ناتوانی داخلی ها در رقابت با خارجی ها

خودروهای دست دوم وارداتی؛ آری یا خیر؟

این روزها بازار خودروهای داخلی و خارجی رکود را تجربه می کند، خرید و فروش در حداقل و قیمت ها غیرواقعی است. عده ای در این میان موضوع واردات خودروهای کارکرده را به عنوان مسکنی برای تعادل بخشی به بازار مطرح می کنند، موضوعی که موافقان و مخالفان خود را دارد.

به گزارش روز دوشنبه خبرنگار اقتصادی ایرنا، همین چند روز پیش بود که «حمید بعیدی‌نژاد» سفیر کشورمان در انگلستان در یکی از شبکه های اجتماعی نوشت: «سالهاست بسیاری از کشورها حتی کشورهایی مانند روسیه، چین و هند که خود دارای صنایع داخلی تولید خودرو هم هستند، برای رفاه مردم، مدیریت بازار، کاهش قیمت و افزایش استانداردهای محیط زیست، واردات خودروهای دست دوم کمپانی‌های مهم اتومبیل‌سازی را با تعرفه و تضمین کیفیت تسهیل کرده اند.»

وی ادامه داد: «اگر تحریم صنایع خارجی خودرو مانند رنو و پژو و دیگران انجام نشده بود امروز شرایط صنعت خودرو در ایران متفاوت بود، اما در شرایط تحریم و محدودیت های متعدد دیگر، موضوع واردات خودروهای دست دوم با کیفیت که می‌تواند قیمت خودروهای مناسب را تا حد زیادی کاهش دهد در ایران نیز شایسته بررسی جدی است.»

برخی کارشناسان اما مطرح شدن بحث واردات خودرو در شرایط حساس کنونی را حرکت در مسیر مدّنظر دشمنان و بدخواهان کشور قلمداد می کنند.

آنان معتقدند افزایش واردات در این شرایط به معنای افزایش نیاز به ارز، فشار بیشتر به دولت و در نتیجه افزایش مجدد نرخ ارز است. یعنی واردات همچون مسکّنی است که تب بازار را پایین می آورد، اما به اقتصاد ضربه می زند.

به گفته این کارشناسان، باید بپذیریم که امروز وسط یک جنگ اقتصادی هستیم و مطرح کردن موضوعاتی نظیر واردات خودروهای دست دوم در این شرایط، جز مصرف گرایی نتیجه ای ندارد و مشکلی را حل نمی کند.

حتی اعضای انجمن واردکنندگان خودرو در این زمینه می گویند: هیچ شاخصی برای قیمت گذاری این خودروها وجود ندارد، ضمن اینکه به دلیل سوء استفاده سودجویان به درهم آمیختگی بیشتر بازار می انجامد.

مشکل خدمات پس از فروش و محاسبه حقوق گمرکی

«کوروش طواحن»، کارشناس خودروهای خارجی در این مورد به ایرنا گفت: هر چند اگر چنین گشایشی در کشور ایجاد شود، به نفع فعالان خرید و فروش خودروهای دست دوم خارجی خواهد بود، اما به دلیل مسائل ارزی و نبود خدمات پس از فروش مناسب، تحقق این امر دور از ذهن است.

وی یادآور شد: هیچ وقت در کشور اجازه ورود خودروهای دست دوم خارجی داده نشده، مگر اینکه برخی افراد با ترفندها و ملاحظاتی موفق به ورود این خودروها از بعضی کشورهای همسایه آن هم خودروهای با کارکرد پایین می شدند.

وی اظهار داشت: در صورت اجازه ورود خودروهای دست دوم، یکی از مشکلات اصلی چگونگی محاسبه حقوق گمرکی آنها خواهد بود، زیرا ماشین های نو و صفر کیلومتر قیمت شرکتی مشخصی دارند، اما قیمت خودروهای دست دوم مشخص نیست.

این فعال اقتصادی اضافه کرد: در صورتی که ساز و کاری برای تعیین قیمت کارشناسی آنها در گمرکات اندیشیده شود تا دولت بتواند حقوق گمرکی خود را وصول کند، شاید بتوان به چنین گزینه ای فکر کرد.

طواحن گفت: این روزها طبق قوانین سختگیرانه گمرکی، خودروی خارجی باید از کشور مبدا شرکت تولیدکننده آورده شود؛ به طور مثال خودروی بی. ام. دابلیو (BMW) باید از آلمان آورده شود و اینکه آن را از کشوری همچون امارات وارد کنند پذیرفته نیست.

وی با اشاره به مسائل مهمی که در شرایط تحریم های کنونی جزو اولویت های کشور است، مطرح شدن چینن مساله ای را شایعه ای بی اساس برشمرد که به گفته او هیچ گاه عملیاتی نخواهد شد.

ناتوانی داخلی ها در رقابت با خارجی ها

یک نمایشگاه دار خودروهای خارجی که نخواست نامش اعلام شود نیز در گفت وگو با ایرنا گفت: خودروهای دست دوم و کارکرده در خارج کشور قیمت های بسیار پایینی دارند و اگر دولت برنامه ای برای واردات چنین خودروهایی داشته باشد، بازار خودروهای داخلی به دلیل ناتوانی در رقابت با آنها به شدت کساد خواهد شد.

وی اظهار داشت: در سایر کشورها، به طور تقریبی پس از پنج تا هفت سال خودروها «از رده خارج» محسوب می شوند و با توجه به اینکه هزینه تعمیرات خودرو در اکثر کشورها بسیار بالاست افراد سعی می کنند پس از چند سال خودروی نوی دیگری خریداری کنند.

این فعال خودروهای خارجی ادامه داد: خدمات پس از فروش هم موضوعی است که به هیچ عنوان قابل چشم پوشی نیست، زیرا اگر قطعه ای موجود نبوده یا تعمیرکاران اشرافی به این خودروها نداشته باشند، در عمل با خواب خودروها مواجه خواهیم شد.

رشد بی رویه قیمت ها و رکود حاکم بر بازار خودرو

فروشنده دیگری در غرب تهران به ایرنا گفت: حدود ۱۰ روز است که در عمل خرید و فروشی انجام نمی شود و بازار وارد رکود شده است. تا ۱۰ روز پیش فروشنده اتومبیل نداشتیم، اما اکنون ۱۰ روز است که خریداری وجود ندارد.

این بنگاهدار خودروهای خارجی، دلیل این مساله را رشد بی رویه قیمت ها در مدت یاد شده و همچنین انجام عمده خرید و فروش ها بین دلالان عنوان کرد.

وی بیان داشت: در شرایط کنونی، بازار با افت شدید معاملات مواجه شده و قیمت ها تا ۱۰ درصد کاهش یافته است.

به گفته این فعال اقتصادی، اغلب افراد به دنبال خودروهای در بازه قیمتی ۴۰۰ تا ۷۰۰ میلیون تومانی هستند که در عمل کمتر خودرویی در این حد قیمت یافت می شود، مگر اینکه به خرید خودروهای مدل پایین قناعت کنند.

واردات خودرو، مسکّن موقت

«سعید موتمنی»، رئیس اتحادیه صنف نمایشگاه داران و فروشندگان خودرو تهران نیز درباره مطرح شدن موضوع ورود خودروهای کارکرده خارجی می گوید: اگر خواهان کاهش التهاب بازار هستیم، باید اجازه دهیم چنین مساله ای در کشورمان اتفاق بیفتد، زیرا دیگر کشورها نیز تجربه موفقی در این زمینه داشته اند.

وی به خبرنگار ایرنا گفت: بهتر است خودروهای کارکرده از شرکت هایی مانند تویوتا، کیا، هیوندایی، نیسان و غیره که سالهاست در ایران سابقه دارند، وارد شود تا مشتریان از مزیت خدمات پس از فروش نیز بهره مند شوند.

رئیس اتحادیه صنف نمایشگاه داران و فروشندگان خودرو تهران در عین حال یادآور شد: خودروهای خارجی به دلیل کیفیت بالای قطعات کمتر به تعمیر نیاز پیدا می کنند، این در حالی است که در صورت نیاز، قطعات مورد نظر از طریق مکاتبه الکترونیکی با شرکت های مادر طی ۲۴ تا ۴۸ ساعت از طریق پست یا مسافری به دست مشتری می رسد؛ بنابراین مطرح کردن مشکل خدمات پس از فروش بهانه جویی مخالفان واردات است.

وی گفت: در خارج از کشور طول عمر متوسط پنج تا هفت ساله برای خودروها به عنوان یک کالای مصرفی در نظر می گیرند و پس از آن به گورستان خودروها فرستاده می شوند.

موتمنی در پاسخ به برخی منتقدان واردات خودروهای کارکرده و دست دوم، تصریح کرد: قرار نیست این مساله به رویه ای در کشور تبدیل شود، بلکه مقصود مطرح کنندگان این موضوع فرو نشاندن التهاب بازار است؛ بر این اساس پروژه ای موقتی و به عنوان مسکّن خواهد بود.

وی ادامه داد: همچنین با وجود خودروهای خارجی ارزان قیمت، تلنگری به خودروسازان داخلی وارد می شود تا برای حفظ بازار به بهبود کیفیت تولیدات خود بپردازند.

رئیس اتحادیه صنف نمایشگاه داران و فروشندگان خودرو تهران اضافه کرد: کشورهایی نظیر چین، روسیه و هند که مبادله کالا به کالا با آنها داریم، می توانند مبدا خوبی برای واردات خودروهای کارکرده باشند و علاوه بر آن صادرکنندگانی در کشور داریم که حاضرند در قبال صادرات محصول خود، خودرو وارد کنند.

وی گفت: به این ترتیب، ضمن اینکه جریان صادرات و واردات انواع کالا رونق می گیرد، بازار خودرویی کشور از رکود خارج و قیمت ها به واقعیت نزدیکتر می شود.

موتمنی، تداوم اسقاط خودروهای کارکرده را دیگر مزیت واردات خودروهای کارکرده خارجی برشمرد که نتیجه آن کمک به رونق کسب و کار است.

به گزارش ایرنا، پیش از این «رضا رحمانی» وزیر صنعت، معدن و تجارت در گفت وگو با یکی از خبرگزاری ها با بیان اینکه پیشنهاد واردات خودروی دست دوم به دلیل مشکل منابع ارزی، درست نیست، تاکید کرد: باید خودروسازهای داخلی خودروی بیشتری تولید کنند.

لزوم عرضه بیشتر خودروسازان داخلی

موتمنی تاکید کرد: باید فرمول قیمت گذاری خودرو مشخص باشد تا سوء استفاده کنندگان از تعیین قیمت سلیقه ای و با در نظر گرفتن سود بالا برای خود، خودداری کنند.

وی خاطرنشان کرد: این مهم بر عهده سازمان حمایت مصرف کنندگان و تولیدکنندگان است، اما اکنون که تکلیف قیمت ها مشخص نیست، سازمان تعزیرات حکومتی نیز نمی تواند بابت گرانفروشی ها ورود کند.

رئیس اتحادیه صنف نمایشگاهداران و فروشندگان خودرو تهران درباره وضعیت بازار خودروهای دست دوم یادآور شد: وقتی قیمت خودرو نو بالا باشد، قیمت کارکرده هم به تبع آن بالا می رود و برعکس، اما حقیقت این است که این روزها تقاضایی برای خرید وجود ندارد.

در این زمینه، «رضا همامی»، یک فعال نمایشگاهی خودروهای داخلی نیز به ایرنا گفت: این روزها رکود کامل بر بازار خودرو سایه افکنده و در عمل خرید و فروشی در خودروهای صفر یا دست دوم و کارکرده شاهد نیستیم.

وی بیان داشت: این رکود از اوایل امسال آغاز شده و به جز اندک معامله هایی که خریداران واقعی انجام می دهند، در عمل فقط شاهد تغییر روزانه اتیکت قیمت ها هستیم.

وی، افزایش عرضه خودرو را در تغییر این شرایط موثر دانست و گفت: به طور نمونه در روزهای گذشته و با اعلام ارسال دعوتنامه های پژو ۲۰۰۸ برای مشتریان، شاهد افت قیمت آن به ۳۷۰ میلیون تومان بودیم، در حالی که در هفته های گذشته حتی تا مرز ۴۷۰ میلیون تومان نیز بالا رفته بود.

این فعال بازار خودرو تاکید کرد: وقتی خودرو در بازار به اندازه کافی عرضه شود، افراد از قیمت گذاری سلیقه ای پرهیز خواهند کرد.

به گزارش ایرنا، پایش قیمت های خودرو در هفته های گذشته حکایت از مطرح شدن ارقام عجیب و غریبی داشت؛ ارقامی که در مقایسه با فروردین نیز تفاوت های اساسی داشت و مشتریان و مصرف کنندگان خودرو دلیلی منطقی برای این افزایش ها پیدا نمی کنند.

مطابق آمارها، سالانه به واردات ۷۰ هزار خودروی خارجی برای پاسخگویی به تقاضای مشتریان نیاز است، و در زمان حاضر کمبود خودرو در بازار به رشد قیمت ها دامن زده است.

واعظ آشتیانی:

انتخاب کوپن یا یارانه در واقع انتخاب بین بد و بدتر است

واعظ آشتیانی اظهار داشت: شرایط اقتصادی نشان می‌دهد که هیچ نظارتی بر رفتار و عملکردهای فرصت‌طلبان که حیات و ممات‌شان به رانت خواری و فرصت‌طلبی گره خورده و هر روز نیز فربه‌تر می‌شوند، وجود ندارد و اینگونه رفتارها و شاخص‌های دیگر مانند افزایش شکاف طبقاتی عمیق همه نشانه‌های یک اقتصاد لیبرالیستی است.

امیررضا واعظ آشتیانی در گفت‌وگو با ایلنا با اشاره به سخنان آقای جهانگیری مبنی بر انتخاب ابزار حمایتی از میان یارانه نقدی یا کوپن گفت: متاسفانه آن موقع که آقای جهانگیری و دولت به حرف کارشناسان باید گوش می‌کردند، نکردند و اقتصاد را براساس سلیقه‌های خود به پیش بردند و تذکرات و تلنگرهای دلسوزانه کارشناسان را نادیده گرفتند از همین روی اقتصاد کشور به دو راهی کوپن و یارانه نقدی رسیده است. وی اظهار داشت: در واقع ما امروز در مقابل انتخاب بد و بدتر قرار داریم، یا باید به سمت کوپن حرکت کنیم یا یارانه مستقیم را برای اداره کشور برگزینیم که در هر دو صورت تبعات مثبت و منفی متوجه جامعه خواهد شد. اما نکته قابل توجه در این فرآیند این است که دولت باید امکانات و نیروهای اثرگذار خود را در نظر بگیرد تا این کار بزرگ را انجام دهد.

آشتیانی ادامه داد: فرضا اگر دولت سیاست کوپنی را جهت ایجاد شرایط مناسب برای اقشار آسیب‌پذیر جامعه انتخاب کند، باید توجه داشته باشد که تجربه موفق استفاده از کوپن در دهه شصت به دلیل وجود فرهنگ مهربانی، دلسوزی و جهاد بود که باعث شد ضریب خطای سیاست کوپنی در کمترین حد قرار بگیرد اما دگرگون شدن فضای اقتصاد ما به سمت اقتصاد لیبرالیستی موجب شده تا عده‌ای فرصت طلب برای سوءاستفاده از شرایط اقتصادی به کمین‌بنشینند.

این کارشناس اقتصادی تصریح کرد: به باور من در انتخاب بین بد و بدتر دولت علاقه‌مند به استفاده از روش کوپنی است و اطمینان دارم که با وجود نظرات مختلف کارشناسان در این موضوع، دولت تاکید بر استفاده از ابزار کوپن دارد.

واعظ آشتیانی با بیان اینکه رویکرد اقتصادی کشور در ظاهر دولتی اما در رفتار لیبرالیستی است، افزود: با وجود تذکرات صاحب نظران متاسفانه آقایان اقتصاد لیبرالیستی را برای اداره کشور انتخاب کردند و امروز اقتصاد ما دچار رانت، فرصت طلبی و مقروض شدن مردم شده است، باید توجه داشت که در تمام کشورهای توسعه یافته مانند آمریکا و اروپا اکثر مردم مقروض هستند تا همیشه به دنبال بدهی‌های‌شان باشند که نشانه‌ای از اقتصاد لیبرالیستی است و در این رویکرد تنها یک عده خاص توانایی تجارت و تعیین تکلیف در مسائل اقتصادی کشور را دارند.

معاون سابق وزارت صنایع متذکر شد: در کشور ما اگر تعاونی‌ها و شرکت‌های خصوصی کارآفرین فعال بودند، می‌توانستیم ادعا کنیم که اقتصاد ما یک اقتصاد موفق است اما شرایط اقتصادی نشان می‌دهد که هیچ نظارتی بر رفتار و عملکردهای فرصت‌طلبان که حیات و ممات‌شان به رانت خواری و فرصت‌طلبی گره خورده و هر روز نیز فربه‌تر می‌شوند، وجود ندارد و اینگونه رفتارها و شاخص‌های دیگر مانند افزایش شکاف طبقاتی عمیق همه نشانه‌های یک اقتصاد لیبرالیستی است.

واعظ آشتیانی با اشاره به خصوصی‌سازی‌های صورت گرفته در اقتصاد کشور گفت: مطابق قانون اساسی، اقتصاد کشور از سه بخش دولتی، خصوصی و تعاونی تشکیل شده است و پرسش این است که ما در این راستا چه کرده‌ایم؟ آیا معنای خصوصی‌سازی، رانت‌خواری و فرصت طلبی است؟ باید توجه داشت که در خصوصی سازی باید از ظرفیت‌های فکری و اقتصادی مردم در راستای پیشرفت کشور استفاده کرد نه اینکه عده‌ای فرصت‌طلب، آقازاده و دارای ژن خوب از آن سوءاستفاده کنند و رانتی برای آنها باشد.

وی افزود: متاسفانه در کشور ما خصوصی‌سازی از یک اصالت منطقی برخوردار نیست و همیشه سعی شده است که مجموعه یا تشکیلاتی را ابتدا فلج کرده و سپس در حالت فلج با قیمت‌های نازل واگذار کنند بطوری که اکثر صاحب‌نظران در این مورد اتفاق نظر دارند و امروز شاهد پیامدهای این نوع خصوصی‌سازی در کشور هستیم.

اخبار

رئیس کل بانک مرکزی:

توپ در زمین اروپاست

رئیس کل بانک مرکزی، تکرار مداوم جملاتی نظیر «دنبال ساز و کار مالی بودن» از سوی مسئولین اروپایی را گزاره‌ای تکراری و نخ‌نماشده خواند.

به گزارش ایسنا، عبدالناصر همتی در پستی اینستاگرامی نوشت: «از حدود یک سال پیش اروپا دنبال یک ساز و کار مالی برای انجام تجارت با ایران بود تا اینکه بالاخره سه ماه پیش آن را معرفی کرد. نزدیک دو ماه است ساز و کار متناظر با آن، تحت عنوان ساز و کار تجارت و تأمین مالی «ساتما»، در تهران تأسیس و مدیران آن به اروپایی‌ها معرفی شده‌اند. تکرار مداوم جملاتی نظیر «دنبال ساز و کار مالی بودن» از سوی مسئولین اروپایی، گزاره‌ای تکراری و نخ‌نماشده خواهد بود. ساده‌ترین کار برای عملیاتی‌کردن فعالیت ساز و کارهای «اینستکس» و «ساتما»، برداشت نفت توسط شرکت‌ها و نهادهای اروپایی یا اعطای یک خط اعتباری به صادرکنندگان اروپایی برای شروع صادرات به ایران است. اگر نگران واکنش آمریکا در مورد نوع کالاهای صادراتی به ایران هستند، می‌توانند توانایی خود را با صدور کالاهای اساسی و دارو تست کنند. حال می‌توان گفت توپ در زمین اروپا است!»

تداوم افت سهام آسیایی با داغ‌تر شدن جنگ تجاری

تشدید جنگ تجاری بین آمریکا و چین و سقوط سنگین وال‌استریت موجب شد سهام آسیایی در معاملات امروز هم به افت خود ادامه دهد.

به گزارش خبرنگار مهر به نقل از رویترز، روز سه‌شنبه، با تشدید جنگ تجاری بین آمریکا و چین و سقوط سنگین وال‌استریت، سهام آسیایی به افت خود ادامه داد. ین تقویت شد و نرخ سود اوراق قرضه آمریکا افت کرد.

در اوایل معاملات امروز، گسترده‌ترین شاخص سهام آسیا-اقیانوسیه ام‌اس‌سی‌آی در خارج از ژاپن ۰.۴ درصد پایین آمد و به ضعیف‌ترین سطح خود از ۱۵ فوریه تا کنون رسید.

نیکی ژاپن ۰.۶۴ درصد افت کرد.

در بازار چین، کامپوزیت شانگهای ۰.۱۶ درصد بالا آمد، درحالی که شاخص هانگ‌سنگ هنگ‌کنگ ۱.۳۰ درصد سقوط کرد.

ای‌اس‌اکس استرالیا ۱.۱۱ درصد سقوط کرد، اما کوسپی کره‌جنوبی توانست ۰.۳۴ درصد رشد کند.

چین روز دوشنبه اعلام کرد که تعرفه‌های ۶۰ میلیارد دلار از واردات آمریکا را افزایش می‌دهد. این پس از آن انجام شد که هفته گذشته ترامپ تعرفه‌های واردات ۲۰۰ میلیارد دلار از کالاهای چینی را از ۱۰ به ۲۵ درصد افزایش داد.

همچنین دیشب دفتر نماینده تجاری آمریکا اعلام کرد که ماه آینده در نظر دارد در یک اجلاس عمومی، احتمال اعمال تعرفه‌های ۲۵ درصدی بر واردات ۳۰۰ میلیارد دلار دیگر از کالاهای چینی را بررسی کند.

در معاملات دیشب وال‌استریت، هر سه شاخص مهم سهام آمریکا بیش از ۲ درصد از ارزش خود را از دست دادند.

نرخ سود اوراق ۱۰ ساله خزانه‌داری به پایین‌ترین سطح ۶ هفته‌ای خود نزدیک ماند و ۲.۳۹۶۲ درصدی شد.

داده‌های گروه سی‌ام‌ای نشان می‌دهد احتمال این‌که تا پایان ۲۰۱۹ فدرال‌رزرو نرخ بهره خود را کاهش دهد به ۷۵ درصد رسیده است.

در بازار ارز، نرخ برابری دلار آمریکا با ین ژاپن ۰.۱ درصد تضعیف شد و به ۱۰۹.۲۰ رسید.

شاخص دلار هم اندکی تضعیف شد و به ۹۷.۲۸۵ واحد رسید.

ایرلاین‌های ایرانی چقدر ارز دولتی گرفتند؟

شرکت‌های هواپیمایی داخلی از ابتدای فروردین تا نیمه دوم دی‌ماه سال گذشته در مجموع ۱۴۰ میلیون دلار ارز ۴۲۰۰ تومانی و ۱۹۶ میلیون دلار ارز نیمایی دریافت کردند.

مقصود اسعدی سامانی- دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی- در گفت‌وگو با ایسنا، در مورد میزان ارز ۴۲۰۰ تومانی و نیمایی پرداخت شده از سوی بانک مرکزی به شرکت‌های هواپیمایی داخلی از فروردین‌ماه تا نیمه دوم دی‌ماه سال گذشته، اظهار کرد: با توجه به این‌که بخشی از نیازهای ارزی شرکت‌های هواپیمایی داخلی توسط بانک مرکزی تأمین می‌شود به همین دلیل درخواست‌های مورد نظر ارائه و در مجموع طی مدت مذکور ۱۴۰ میلیون دلار ارز دولتی (۴۲۰۰ تومانی) و ۱۹۶ میلیون دلار ارز نیمایی به شرکت‌های هواپیمایی ایرانی پرداخت شد که برای برخی از آنها رقم ۶۴۰۰ دلاری و برای برخی نیز مبالغ ۳۰ تا ۴۰ میلیون دلاری بوده است.

اسعدی سامانی ادامه داد: ارز مربوطه از سوی بانک مرکزی به شرکت‌های هواپیمایی به موارد مختلفی از جمله هزینه سوخت، خدمات فرودگاهی، هزینه ناوبری، هزینه over fly، تعمیر و نگهداری، حق مأموریت خلبانان، هزینه‌های آموزشی و مواردی از این دست تخصیص می‌یابد.

وی با بیان این‌که شرکت‌های هواپیمایی به طور میانگین، ماهانه ۵۰ میلیون دلار ارز برای تأمین نیازهای خود لازم دارند، اظهار کرد: این رقم برای شرکت‌های هواپیمایی داخلی در طول سال که شامل هزینه‌های جاری آنها می‌شود ۶۰۰ میلیون دلار است که در صورت عدم تخصیص رقم مورد نظر باید از طریق بازار آزاد نیاز خود را تأمین کنند.